

Responsabile Sistema Gestione Sicurezza
Area Direzione Generale – Risorse Umane
Area Direzione Tecnica – Direttore Tecnico
Area Direzione Tecnica – Applicazione Telematiche
Area Esecuzione – Impianto CCS/Energia
Area Esecuzione – Impianto Infrastruttura
Area Organizzazione Manutenzione
DCO/DU
Impresa Ferroviaria FDG-IF

S E D I

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO FDG.GI.ESE.DE-I.11-20.06.2018
in vigore dal 01 LUGLIO 2018

Oggetto: **"Normativa d'interfaccia: Linee ferroviarie S. Severo – Rodi G.co – Peschici e Foggia - Lucera. Anormalità ai Passaggi a Livello".**

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferrovie del Gargano

- Visto il Decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012, emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, concernente l'emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- Visto il Decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio, n. 112 per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni di programmazione e di amministrazione";

emana la seguente **DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO**

1. **PROCEDURA DI SUPERAMENTO DI UN PL CON BARRIERE COMPLETE (PL-BC) GUASTO.**
CAMPO DI APPLICAZIONE:
 - **TRATTO S. SEVERO - ISCHITELLA DELLA LINEA S. SEVERO – RODI G.CO – PESCHICI.**
 - **LINEA FOGGIA – LUCERA.**

L'agente di condotta, che abbia ricevuto specifico ordine, o che debba d'iniziativa, osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL-BC, deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare il treno qualora rilevi che i dispositivi, che inibiscono il transito lato strada del PL-BC, non siano in posizione di chiusura o rilevi la presenza di un ostacolo sul PL-BC stesso.

Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL con barriere potrà essere oltrepassato in marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.



Nel caso in cui l'agente di condotta rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL-BC dovrà darne comunicazione registrata⁽¹⁾ al regolatore della circolazione (DCO/DM FDG-GI), il quale richiederà l'intervento dell'Agente della Manutenzione (AM) nei modi d'uso informandolo, con comunicazione registrata, dell'anormalità. L'Agente della Manutenzione (AM), al termine dell'intervento informerà il al regolatore della circolazione (DCO/DM FDG-GI), con comunicazione registrata, del ripristino della funzionalità del PL-BC.

Si specifica che, l'agente di condotta osserverà quanto ordinato con la disposizione di esercizio FDG.DE.31*GI-29.12.2016 per il tratto di linea S. Severo – Ischitella della linea S. Severo – Rodi – Peschici e per la linea Foggia – Lucera.

In ogni caso, l'agente di condotta è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione del PL-BC da parte di operatori/incaricati di FDG-GI o degli Organi di Polizia.

I precitati provvedimenti sono realizzati tramite l'utilizzo dell'apposita manovella per la manovra a mano delle barriere o la collocazione, lato strada, di cavalletti/barriere mobili.

In difetto, l'IF FDG-IF per propri treni o manovre, d'iniziativa, con propri operatori (personale del treno, **capotreno per treni viaggiatori, di seguito individuato come "personale preposto"**), garantirà l'inibizione del traffico stradale in corrispondenza del PL-BC.

Per salire/scendere, il **personale preposto** dovrà utilizzare le piattaforme esistenti in prossimità di ogni PL-BC con barriere.

La procedura da osservare, prima di impegnare un PL-BC con barriere non funzionante, nel caso in cui necessiti l'intervento del personale del treno dell'IF FDG-IF, è la seguente:

- l'agente di condotta si arresta con la testa del treno prima del ciglio della strada;
- **il personale preposto**, che provvede all'inibizione del traffico stradale, indossato l'indumento ad alta visibilità, scende dal treno; dopo aver disposto le barriere in posizione di chiusura tramite l'utilizzo dell'apposita manovella per la manovra a mano delle barriere o collocato i cavalletti/barriere mobili, ambo i lati della strada, per inibire il transito stradale, comanda verbalmente, oppure tramite apparecchiatura telefonica, all'agente di condotta la ripresa della marcia per il superamento del PL-BC;
- l'agente di condotta, rilevata l'assenza di transiti lato strada, riprende la marcia, non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnare il PL-BC, fino alla completa liberazione dello stesso; tale movimento deve essere effettuato tramite continua comunicazione telefonica, fra l'agente di condotta e **il personale preposto**;
- l'agente di condotta, liberato il PL-BC, arresta il convoglio ed attende la risalita a bordo treno del **personale preposto**;
- **il personale preposto**, dispone le barriere in posizione di apertura tramite l'utilizzo dell'apposita manovella per la manovra a mano delle barriere o rimuove i cavalletti/barriere mobili, risale sul treno e comunica verbalmente, oppure tramite apparecchiatura telefonica, all'agente di condotta la fine delle operazioni ed il nulla osta alla ripresa della corsa.

(1) "DCO S. Severo, PL-BC km ... rilevata inefficienza dispositivi di inibizione transito lato strada".



2. PROCEDURA DI SUPERAMENTO DI UN PL CON SEMI-BARRIERE (PL-SB) O CON SEGNALAZIONE OTTICA ACUSTICA (PL-SOA) GUASTO.

CAMPO DI APPLICAZIONE:

- **TRATTO ISCHITELLA – PESCHICI C. DELLA LINEA S. SEVERO – RODI G.CO – PESCHICI.**

Premesso che, nel tratto di linea Ischitella - Peschici Calenella, il personale di condotta, in corrispondenza di un attraversamento stradale munito di impianto di protezione con semibarriera (PL-SB), deve rispettare quanto disposto all'art. 42 Regolamento Segnali FDG-GI, qualora, all'approssimarsi del treno, il segnale, di cui al predetto articolo, risulti anormalmente spento, l'agente di condotta deve procedere in corrispondenza dei PL-SB/PL-SOA interessati rispettando la seguente procedura:

“...nell'avvicinarsi a ciascun PL-SB/PL-SOA deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi la presenza di un ostacolo sul PL-SB/PL-SOA stesso; nel caso in cui non vi siano ostacoli, il PL-SB/PL-SOA potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio”.

L'agente di condotta, che ha rilevato l'inefficienza del segnalamento di protezione lato ferrovia e/o dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada, di un PL-SB/PL-SOA, nella prima località di servizio incontrata, dovrà darne comunicazione registrata⁽²⁾ al regolatore della circolazione (DCO/DM FDG-GI), il quale richiederà l'intervento dell'Agente della Manutenzione (AM) nei modi d'uso informandolo, con comunicazione registrata, dell'anormalità. L'Agente della Manutenzione (AM), al termine dell'intervento informerà il regolatore della circolazione (DCO/DM FDG-GI), con comunicazione registrata, del ripristino della funzionalità del PL-SB/PL-SOA.

(2) *“DCO S. Severo, PL-SB/PL-SOA (indicare la dicitura ricorrente) km ... rilevata inefficienza del segnale di protezione e/o dispositivi di inibizione transito lato strada”.*

L'Impresa ferroviaria FDG resta incaricata di portare a conoscenza del proprio personale interessato i contenuti della presente disposizione di esercizio.

IL DIRETTORE DI ESERCIZIO
ing. Daniele GIANNETTA
